Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3540**

15. Wahlperiode 01. 07. 2004

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (14. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 15/2028 Nr. 2.16 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates
KOM (2003) 586 endg.; Ratsdok. 13693/03

A. Problem

Systeme, die einen zusätzlichen Frontalaufprallschutz für Kraftfahrzeuge bieten („Frontschutzbügel“), finden seit einigen Jahren immer häufiger Verwendung. Einige dieser Vorrichtungen gefährden die Sicherheit von Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern im Falle einer Kollision mit einem Fahrzeug.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, durch welche der Richtlinienvorschlag der Kommission begrüßt werden soll, durch welche die Bemühungen der Bundesregierung um eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs des Richtlinienvorschlags und ein Vorziehen der Anwendungstermine unterstützt werden soll und durch welche die Bundesregierung um eine Prüfung gebeten werden soll, wie das Gefährdungspotenzial bereits zugelassener Fahrzeuge entschärft werden kann.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 15/2028 Nr. 2.16 – folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag begrüßt den Vorschlag einer Richtlinie, mit der das Gefährdungspotenzial von starren Frontschutzbügeln an Geländefahrzeugen entschärft werden soll. Er unterstützt die Bemühungen der Bundesregierung, sich – entsprechend der Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Dezember 2003 (siehe Bundesratsdrucksache 775/03) sowie der Kinderkommission vom 14. Januar 2004 (siehe Teil III des Berichts) – bei den in Kürze beginnenden Verhandlungen im Rat der Europäischen Union mit Nachdruck für eine weitere Ausdehnung des Anwendungsbereichs für alle PKW sowie für Nutzfahrzeuge bis 12 Tonnen einzusetzen und die Anwendungstermine vorzuziehen. Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, zu prüfen, wie das Gefährdungspotenzial von bereits zugelassenen Fahrzeugen mit starren Frontschutzbügeln entschärft werden kann.“

Berlin, den 30. Juni 2004

Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald	**Heidi Wright**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Heidi Wright

I. Überweisung

Die Vorlage auf Drucksache 15/2028 Nr. 2.16 (Ratsdok. 13693/03) wurde am 14. November 2003 gemäß § 93 Abs. 1 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Kommission hat einen Richtlinienvorschlag vorgelegt, dessen Ziel es unter anderem ist, den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, die mit Frontschutzbügeln ausgestattet sind, zu verbessern. Außerdem sollen mit dem Vorschlag die Anforderungen festgelegt werden, denen Frontschutzbügel, die zur Originalausstattung eines Fahrzeugs gehören oder die als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen, entsprechen müssen. Diese Anforderungen sollen auch zum Bestandteil der den Bau von Kraftfahrzeugen betreffenden Rahmenrichtlinie 70/156/EWG gemacht werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat die Vorlage in seiner 27. Sitzung am 11. Februar 2004 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Die Stellungnahme der Kinderkommission vom 14. Januar 2004 hat er sich darüber hinaus einstimmig als mitberatendes Votum zu Eigen gemacht (Ausschussdrucksache 15(12)224):

„Die Europäische Kommission hat unter dem 10. Oktober 2003 den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates, KOM (2003) 586 endg.; Ratsdok. 13693/03 vorgelegt. Im Deutschen Bundestag wurde der Vorschlag dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen federführend sowie dem Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend zur Mitberatung überwiesen.

Die Kommission zur Wahrnehmung der Belange der Kinder (Kinderkommission) des Deutschen Bundestages engagiert sich schon seit geraumer Zeit gegen die an Geländewagen oft angebrachten Frontschutzbügel aus starren Materialien. Bereits in der 14. Wahlperiode hatte sie hierzu Expertengespräche durchgeführt und sich über die von den Frontschutzbügeln ausgehenden Gefährdungen unterrichten lassen. Ausgehend von den so gewonnenen Erkenntnissen hat sie sich seither sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene für ein Verbot der „Kuhfänger" eingesetzt, denn diese Bügel, die technisch völlig überflüssig sind und ausschließlich der Optik dienen, bilden nicht nur für Kinder ein tödliches Risiko. Unter anderem hat sich die Kinderkommission aus diesem Grund im Jahr 2001 und erneut im Jahr 2003 an den Präsidenten und an Mitglieder des Europäischen Parlaments gewandt, um auch auf diese Weise eine Beschleunigung des Rechtssetzungsprozesses der Union zu diesem Themenbereich zu unterstützen.

Die Kinderkommission begrüßt es deshalb ausdrücklich, dass die Europäische Kommission nunmehr den Vorschlag einer Richtlinie vorgelegt hat, mit der das von starren Frontschutzbügeln ausgehende Gefährdungspotential entschärft werden soll. Sie verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Stellungnahme des Bundesrates gemäß dem Beschluss in seiner 795. Sitzung am 19. Dezember 2003 (Drucksache 775/1/03), der sich bereits in ähnlicher Weise geäußert hat. Um einen noch besseren Schutz für unsere Kinder zu erreichen, regt die Kinderkommission allerdings folgende Änderungen des vorliegenden Richtlinienentwurfs an:

1. *Nach Artikel 2 des Entwurfs soll die neue Regelung nur für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen gelten. Die Kinderkommission befürchtet demgegenüber, dass starre Frontschutzbügel auch bei Fahrzeugen oberhalb dieser Grenze eine Gefährdung darstellen können. Auch der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme Bedenken gegen die vorgesehene Gewichtsbegrenzung geäußert und darauf hingewiesen, die Einführung der 3,5-Tonnen-Grenze bei M_1-Fahrzeugen (Personenkraftwagen) widerspreche der üblichen Klassifizierung von Fahrzeugen m der Richtlinie 70/156/EWG. Weiterhin erschwere die Gewichtsgrenze die Überprüfung durch die Polizei, da die zulässige Gesamtmasse von außen nicht eindeutig zu erkennen sei. Der Bundesrat hat sich deshalb dafür eingesetzt, die Gewichtsgrenze bei M_1-Fahrzeugen ersatzlos zu streichen. Zusätzlich sollte der Anwendungsbereich der Richtlinie nicht nur auf N_1-Fahrzeuge (Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen), sondern auch auf N_2-Fahrzeuge (Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 12 Tonnen) erfassen. Die Kinderkommission schließt sich diesen Empfehlungen an*

2. *Nach Artikel 3 des Entwurfs soll die Erteilung neuer Typengenehmigungen erst ab dem 1. Juli 2005 und die Neuzulassung von Fahrzeugen erst ab dem 1. Januar 2006 nach den neuen Vorschriften erfolgen. Die Kinderkommission setzt sich demgegenüber dafür ein, die von starren Frontschutzbügeln ausgehenden Gefährdungen möglichst bald zu beenden und regt an, die Richtlinie in vollem Umfang bereits im Jahr 2004 in Kraft zu setzen.*

3. *Die verschärften Bestimmungen für die Zulässigkeit von Frontschutzbügeln berühren nicht die Betriebserlaubnis für nach altem Recht bereits zugelassene Fahrzeuge. Die Kinderkommission gibt zu bedenken, dass auf diese Weise nur ein Teilerfolg erzielt würde, da auf unabsehbare Zeit die Gefährdung durch die bereits nach altem Recht mit Frontschutzbügeln ausgestatteten Fahrzeuge bestehen bliebe. Sie regt deshalb an, auch für diese ‚Altfälle‘ eine Regelung zu finden.“*

Die Stellungnahme der Kinderkommission war im federführenden Ausschuss bereits am 21. Januar 2004 als Ausschussdrucksache 15(14)534 verteilt worden.

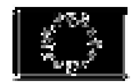
IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Vorlage in seiner 32. Sitzung am 3. März 2004 beraten. Es wurde zu der Sitzung ein gemeinsamer Entschließungsantrag vorgelegt (Ausschussdrucksache 15(14)604), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt. Ein zuvor gestellter Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen (Ausschussdrucksache 15(14)559) und ein zuvor gestellter Antrag der Fraktion der CDU/CSU (Ausschussdrucksdache 15(14)557) wurden daher für erledigt erklärt.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen** hat einstimmig empfohlen, die aus der Beschlussempfehlung ersichtliche Entschließung anzunehmen. Außerdem hat er empfohlen, die Vorlage Drucksache 15/2028 Nr. 2.16 (Ratsdok 13693/03) zur Kenntnis zu nehmen.

Berlin, den 30. Juni 2004

Heidi Wright
Berichterstatterin



RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

Brüssel, den 16. Oktober 2003 (17.10)
(OR. fr)

13693/03

Interinstitutionelles Dossier:
2003/0226 (COD)

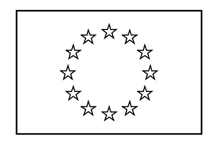
ENT 186
CODEC 1426

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	10. Oktober 2003
Betr.:	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Frau Patricia BUGNOT an den Generalsekretär/Hohen Vertreter, Herrn Javier SOLANA, übermittelten Vorschlag der Kommission.

Anl.: KOM(2003) 586 endg.



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.10.2003
KOM(2003) 586 endgültig

2003/0226 (COD)

-

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. GELTUNGSBEREICH

Systeme, die einen zusätzlichen Frontalaufprallschutz für Kraftfahrzeuge bieten („Frontschutzbügel"), finden seit einigen Jahren immer häufiger Verwendung. Einige dieser Vorrichtungen gefährden die Sicherheit von Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern im Falle einer Kollision mit einem Fahrzeug. Ziel dieses Vorschlags ist es, den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, die mit Frontschutzbügeln ausgestattet sind, zu verbessern. Außerdem werden in dem Vorschlag die Anforderungen festgelegt, denen Frontschutzbügel, die zur Originalausstattung eines Fahrzeugs gehören oder als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen, entsprechen müssen. Da der Bau von Kraftfahrzeugen unter die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG fällt, mit der das EG-Typgenehmigungssystem für Fahrzeuge, Bauteile und selbständige technische Einheiten eingeführt wurde, werden die vorgeschlagenen Anforderungen auch Bestandteil dieses Systems sein.

2. RECHTSGRUNDLAGE

Dieser Vorschlag enthält harmonisierte technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf Frontschutzbügel, die zur Originalausstattung des Fahrzeugs gehören, sowie für die Typgenehmigung von Frontschutzbügeln, die als selbständige technische Einheiten im Sinne der Richtlinie 70/156/EWG gehandelt werden. Eine harmonisierte Regelung ist notwendig, um zu vermeiden, dass in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen gelten, und um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 95 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft.

3. INHALT

Statistiken zufolge sind an einem erheblichen Teil der Unfälle mit Personenschaden Fußgänger und Radfahrer beteiligt, die durch den Aufprall auf fahrende Fahrzeuge, insbesondere auf die Fahrzeugfront von Personenkraftwagen, Verletzungen erleiden. Die meisten Unfälle ereignen sich innerorts. Dabei kann es insbesondere bei Kindern auch bei vergleichsweise niedrigen Geschwindigkeiten zu schweren oder tödlichen Verletzungen kommen.

Natürlich müsste zunächst versucht werden, durch geeignete Maßnahmen eine Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr zu erreichen und – wo dies nicht möglich ist – den Verkehr zu verlangsamen. Die Schwere von Unfällen mit Fußgängern lässt sich aber auch durch eine geeignete Konstruktion der Frontpartie von Kraftfahrzeugen mindern. Oberhalb einer bestimmten Geschwindigkeit sind die Möglichkeiten, solche Verletzungen zu verringern, naturgemäß begrenzt, doch unterhalb von etwa 40 km/h kann die Schwere der Verletzungen von Fußgängern beim Frontalaufprall auf PKW und leichte Nutzfahrzeuge, insbesondere wenn diese mit Frontschutzbügeln ausgerüstet sind, erheblich gemindert werden.

Die Kommission hat erfolgreich Verhandlungen mit den europäischen, japanischen und koreanischen Automobilherstellern über eine Selbstverpflichtung der Industrie zur Verbesserung des Fußgängerschutzes durch geeignete Maßnahmen geführt. Diese Selbstverpflichtung, die ein entscheidender und progressiver Beitrag zur Erreichung der vorrangigen

Gemeinschaftsziele auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit in der EU wäre, beinhaltet u.a. die Verpflichtung, ab 2002 keine starren Frontschutzbügel (so genannte „rigid bull bars“) an Neufahrzeugen mehr anzubringen. In ihrer Mitteilung vom 11. Juli 2001[1] erklärte die Kommission, dass die Selbstverpflichtung des Dachverbandes der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) ihrer Meinung nach dem in der Mitteilung der Kommission vom 21. Dezember 2000[2] erteilten Mandat entspricht. Ähnliche Selbstverpflichtungen liegen seitens der Dachverbände der japanischen und der koreanischen Automobilhersteller, JAMA and KAMA, vor.

Bevor die Kommission jedoch darüber befindet, ob sie die Selbstverpflichtung akzeptiert, will sie das Europäische Parlament und den Rat zum Inhalt dieser Selbstverpflichtung und zu deren Einschätzung durch die Kommission konsultieren und ihnen die Möglichkeit zur Stellungnahme geben. In seiner Mitteilung vom 26. November 2001[3] sprach sich der Rat für ein Verbot starrer Frontschutzbügel an allen Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 aus und forderte die Kommission auf, einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten. Das Parlament ersuchte die Kommission in seinem Bericht vom Juni 2002[4], einen Rechtsakt vorzuschlagen, der starre Frontschutzbügel als Nachrüstteile verbietet.

Im vorliegenden Vorschlag werden daher die Anforderungen festgelegt, denen Frontschutzbügel, die zur Originalausstattung eines Fahrzeugs gehören oder als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen, entsprechen müssen. Parallel dazu hat die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen vorgelegt. Der Vorschlag für eine Richtlinie über den Fußgängerschutz[5], der am 19. Februar 2003 von der Kommission angenommen wurde, wird zurzeit im Mitentscheidungverfahren geprüft.

Zweifellos hätten die Vorschriften zur fußgängerfreundlichen Gestaltung von Fahrzeugen den größten Nutzen, wenn alle Fahrzeuge ihnen entsprächen, doch ist man sich einig, dass ihre Anwendung auf schwerere Fahrzeuge (LKW und Busse) wenig Vorteile brächte und wohl auch technisch nicht sinnvoll wäre. Aus diesem Grund beschränkt sich der Geltungsbereich der Richtlinie auf Personenkraftwagen der Klassen M1 und N1 mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen: Da diese den weitaus größten Teil des derzeitigen Fahrzeugbestands ausmachen, haben die vorgeschlagenen Maßnahmen die größte praktisch erzielbare Wirkung hinsichtlich des Schutzes von Fußgängern vor Verletzungen.

Die vorgesehenen Anforderungen an Frontschutzbügel sind in Form von Prüfungen festgelegt, in in Abschnitt 4 des Anhangs I dieses Vorschlags beschrieben werden. Es wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten ab dem 1. Juli 2005 für einen Fahrzeugtyp aus Gründen, die die Ausstattung mit Frontschutzbügeln betreffen, oder für einen Typ von Frontschutzbügel, der als selbständige technische Einheiten angeboten wird, keine EG-Typgenehmigung mehr erteilen, wenn die in den Anhängen dieser Richtlinie genannten Vorschriften nicht erfüllt sind. Ab dem 1. Januar 2006 müssen dann alle mit einem Frontschutzbügel versehenen Neufahrzeuge und alle neu in den Handel gebrachten Frontschutzbügel die vorgeschlagenen Anforderungen erfüllen.

---

1 KOM(2001) 389 endgültig.

2 Mitteilung der Kommission zum Fußgängerschutz vom 21. Dezember 2000 (SEK(2000) 2283).

3 Schlussfolgerungen des Rates (Binnenmarkt) vom 26.11.2001.

4 Entschließung vom 13.6.2002.

5 Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG, KOM(2003) 67 endgültig.

Die vorgeschlagenen Anforderungen werden nach detaillierten technischen Vorschriften geprüft, die die Kommission gemäß Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen wird. In der Richtlinie müssen deshalb keine technischen Einzelheiten geregelt werden.

2003/0226 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 95,

auf Vorschlag der Kommission[6],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[7],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag[8],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verwendung von Frontschutzbügeln, die einen zusätzlichen Frontalaufprallschutz für Kraftfahrzeuge bieten, hat in den vergangenen Jahren zugenommen. Einige dieser Vorrichtungen gefährden bei Kollisionen die Sicherheit von Fußgängern und anderen Verkehrsteilnehmern. Daher sind Maßnahmen zum Schutz der Öffentlichkeit gegen solche Risiken erforderlich.

(2) Frontschutzbügel können als Originalteile an einem Fahrzeug angebracht sein oder als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Ausstattung mit Frontschutzbügeln sollten harmonisiert werden, um zu vermeiden, dass in den Mitgliedstaaten unterschiedliche Anforderungen gelten, und um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Die technischen Anforderungen für die Typgenehmigung von Frontschutzbügeln als selbständige technische Einheiten im Sinne der Richtline 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger[9] sollten aus den gleichen Gründen harmonisiert werden.

(3) Es sind Anforderungen für Prüfung, Konstruktion und Anbau festzulegen, denen Frontschutzbügel entsprechen müssen, die entweder als Originalteile an einem Fahrzeug angebracht sind oder als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen.

---

6 ABl. L […] vom […], S.[….].

7 ABl. L […] vom […], S.[….].

8 ABl. L […] vom […], S.[….].

9 ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 807/2003 (ABl. L 122 vom 16.5.2003, S. 36).

(4) Die für die Durchführung dieser Richtlinie und ihre Anpassung an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[10] erlassen werden.

(5) Diese Richtlinie ist eine der Einzelrichtlinien betreffend das EG-Typgenehmigungsverfahren, das durch die Richtlinie 70/156/EWG eingeführt wurde.

(6) Da die Ziele der vorgeschlagenen Maßnahme, also die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkung besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können, kann die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip gemäß Artikel 5 EG-Vertrag tätig werden. Entsprechend dem in dem genannten Artikel verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung der Ziele des Vertrags erforderliche Maß hinaus.

(7) Die Richtlinie 70/156/EWG sollte daher entsprechend geändert werden -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Richtlinie enthält technische Anforderungen für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen in Bezug auf Frontschutzbügel, die als Originalteile an Fahrzeugen angebracht sind oder als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

(1) „Fahrzeug“ ist jedes Kraftfahrzeug der Klasse M1 mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 Tonnen, das der Definition in Artikel 2 und in Anhang II der Richtlinie 70/156/EWG entspricht, und jedes Kraftfahrzeug der Klasse N1, das der Definition in Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG und in deren Anhang II entspricht.

(2) „Selbständige technische Einheit“ ist jede Vorrichtung zum Einbau und zur Verwendung in Fahrzeugen, die der Definition in Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG entspricht.

---

[10] ABl. L 184 vom 17.7.1999, S. 23.

Artikel 3

Vorschriften für die Typgenehmigung

1. Vom 1. Oktober 2004 an dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf Frontschutzbügel beziehen, für einen neuen Fahrzeugtyp mit einem Frontschutzbügel, der den in Anhang I und Anhang II festgelegten Vorschriften entspricht,

   a) die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern;

   b) die Zulassung, den Verkauf oder die Inbetriebnahme nicht untersagen.

2. Vom 1. Oktober 2004 an dürfen die Mitgliedstaaten für einen neuen Typ von Frontschutzbügeln, die als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen und den in Anhang I und Anhang II festgelegten Vorschriften entsprechen,

   a) die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern;

   b) den Verkauf oder die Inbetriebnahme nicht untersagen.

3. Vom 1. Juli 2005 an verweigern die Mitgliedstaaten einem Fahrzeugtyp mit einem Frontschutzbügel oder einem Typ von Frontschutzbügeln, die als selbständige technische Einheit in den Handel kommen, die Erteilung der EG-Typgenehmigung oder der Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung, wenn sie nicht den in Anhang I und Anhang II festgelegten Vorschriften entsprechen.

4. Vom 1. Januar 2006 an werden die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf Frontschutzbügel beziehen, im Falle von Fahrzeugen, die nicht den in Anhang I und Anhang II der vorliegenden Richtlinie festgelegten Vorschriften entsprechen,

   a) die gemäß der Richtlinie 70/156/EWG ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigungen für Neufahrzeuge als nicht mehr gültig im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 der genannten Richtlinie betrachten;

   b) die Zulassung, den Verkauf und die Inbetriebnahme von Neufahrzeugen, die nicht mit einer Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 70/156/EWG versehen sind, verweigern.

5. Vom 1. Januar 2006 an gelten die in Anhang I und Anhang II der vorliegenden Richtlinie festgelegten Vorschriften für Frontschutzbügel, die als selbständige technische Einheiten in den Handel kommen, für die Zwecke von Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 70/156/EWG.

Artikel 4

Durchführungsmaßnahmen und Änderungen

1. Die detaillierten technischen Vorschriften für die in Anhang I Abschnitt 3 der vorliegenden Richtlinie festgelegten Prüfbestimmungen werden nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 3 der Richtlinie 70/156/EWG von der Kommission erlassen, die dabei von dem durch Artikel 13 Absatz 1 der genannten Richtlinie eingesetzten Ausschuss unterstützt wird.

2. Die zur Anpassung dieser Richtlinie erforderlichen Änderungen werden von der Kommission gemäß Artikel 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.

Artikel 5

Änderungen der Richtlinie 70/156/EWG

Die Anhänge I, III, IV und XI der Richtlinie 70/156/EWG werden gemäß Anhang III der vorliegenden Richtlinie geändert.

Artikel 6

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen und veröffentlichen vor dem 30. Juni 2004 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit und übermitteln ihr eine Tabelle der Entsprechungen zwischen diesen Vorschriften und den Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie.

   Sie wenden diese Vorschriften ab dem 1. Juli 2004 an.

   Bei dem Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 8

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHÄNGE

VERZEICHNIS DER ANHÄNGE

ANHANG I

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

1. BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Im Sinne dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1.1. **„Fahrzeugtyp“** ist eine Gesamtheit von Kraftfahrzeugen, die sich in ihrem vor den A-Säulen liegenden Teil in den wesentlichen Merkmalen

– Struktur,

– Hauptabmessungen,

– Werkstoffe der die Außenflächen bildenden Teile,

– Anordnung der Komponenten (innen und außen),

– Art der Anbringung eines Frontschutzbügels

nicht so weit unterscheiden, dass die Ergebnisse der in dieser Richtlinie vorgesehenen Aufprallversuche ungünstig beeinflusst werden.

Für die Zwecke der Prüfungen für die Typgenehmigung von Frontschutzbügeln als selbständige technische Einheiten kann ein Verweis auf ein Fahrzeug als Verweis auf den Rahmen gelesen werden, auf den der Frontschutzbügel für die Prüfung montiert wird und der die Außenabmessungen der Frontpartie des jeweiligen Fahrzeugs, für das die Typgenehmigung des Frontschutzbügels beantragt wird, repräsentieren soll.

1.2. **„Normale Fahrstellung“** ist die Stellung des Fahrzeugs auf dem Boden in fahrbereitem Zustand (gemäß Nummer 2.6 des Anhangs 1 der Richtlinie 70/156/EWG), wobei die Reifen den empfohlenen Luftdruck haben, die Vorderräder in Geradeausstellung stehen und auf dem vorderen Beifahrersitz eine Masse von 75 kg aufliegt. Falls das Fahrzeug über ein elektronisches Fahrwerk oder eine Höheneinstellungsvorrichtung verfügt, sollte die Federung auf die vom Hersteller empfohlene normale Fahrhöhe eingestellt sein.

1.3. **„Außenfläche“** ist die Außenseite des Fahrzeugs vor den A-Säulen, einschließlich der Motorhaube, der Kotflügel, der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen und der sichtbaren Verstärkungsteile.

1.4. **„Abrundungsradius“** ist der Radius eines Kreisbogens, der der Abrundung des betreffenden Teils am ähnlichsten ist.

1.5. **„Äußerster Punkt des Fahrzeugumrisses“** ist, bezogen auf die Seiten des Fahrzeugs, der Punkt, in dem eine zur Fahrzeuglängsmittelebene parallel liegende Vertikalebene die breiteste Stelle des Fahrzeugs berührt, und, bezogen auf die Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs, der Punkt, in dem die senkrechte Fahrzeugquerebene die vorderen und hinteren Außenkanten berührt, wobei folgende überstehende Teile unberücksichtigt bleiben:

– Reifen in der Nähe des Bodenberührungspunktes und Verbindungen zu Reifendruckanzeigern,

– Gleitschutzeinrichtungen an den Rädern,

– Rückspiegel,

– seitliche Fahrtrichtungsanzeiger, Umrissleuchten, vordere und hintere Begrenzungsleuchten, Parkleuchten,

– bezogen auf die Vorder- und Rückseite des Fahrzeugs die an Stoßfänger, Anhängevorrichtungen und Auspuffrohre angebauten Teile.

1.6. **„Stoßfänger“** ist ein im Front- und Heckbereich befindlicher Teil des Fahrzeugs, der dazu bestimmt ist, das Fahrzeug bei einem leichten Zusammenstoß vor Beschädigungen zu schützen. Alle Teile, die um mehr als 50 mm über den vorderen Stoßfänger herausragen, gelten als Teil eines Frontschutzbügels.

1.7. **„Frontschutzbügel“** bezeichnen eine selbständige Struktur oder Strukturen wie beispielsweise „bull bars“ („Kuhfänger“), die am Stoßfänger oder einem anderen Teil der Fahrzeugfront angebracht und dazu bestimmt sind, die Außenfläche über und/oder unter dem Stoßfänger bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand vor Beschädigungen zu schützen. Strukturen mit einer Höchstmasse von weniger als 0,5 kg, die nur zum Schutz der Scheinwerfer bestimmt sind, fallen nicht unter diese Begriffsbestimmung.

1.8. **„Integrierte Frontschutzbügel“** bezeichnen eine Struktur oder Strukturen, die als Teil des Stoßfängers oder eines anderen Teils der Fahrzeugfront betrachtet werden können und die dazu bestimmt sind, der Außenfläche über und/oder unter dem Stoßfänger bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand zusätzlichen Schutz vor Beschädigungen zu bieten. Eine solche Struktur kann als integraler Bestandteil der Fahrzeugfront betrachtet werden, deren Entfernung normalerweise zu einer Unterbrechung in der Frontfläche des Fahrzeugs führen würde.

1.9. Die **„obere Bezugslinie des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“** bezeichnet die Obergrenze signifikanter Berührungspunkte zwischen einem Fußgänger und dem Aufprallbereich am Frontschutzbügel oder am Fahrzeug. Sie ist definiert durch die geometrische Verbindungslinie der obersten Berührungspunkte zwischen einem 700 mm langen geraden Richtstab und dem Frontschutzbügel oder der Fahrzeugfront (je nachdem, wo die Berührung erfolgt), wobei der Richtstab parallel zur senkrechten Längsebene des Fahrzeugs gehalten und um 20° nach hinten geneigt quer über die Vorderfront des Fahrzeugs geführt wird und dabei ständig in Kontakt mit der Standfläche und mit der Oberfläche des Frontschutzbügels oder des Fahrzeugs bleibt.

1.10. Die **„untere Bezugslinie des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“** bezeichnet die Untergrenze signifikanter Berührungspunkte zwischen einem Fußgänger und dem Aufprallbereich am Frontschutzbügel oder am Fahrzeug. Sie ist definiert durch die geometrische Verbindungslinie der untersten Berührungspunkte zwischen einem 700 mm langen geraden Richtstab und dem Frontschutzbügel, wobei der Richtstab parallel zur senkrechten Längsebene des Fahrzeugs gehalten und um 25° nach vorne geneigt quer über die Vorderfront des Fahrzeugs geführt wird und dabei ständig in Kontakt mit der Standfläche und mit der Oberfläche des Frontschutzbügels oder des Fahrzeugs bleibt.

1.11. Die **„obere Höhe des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“** ist der senkrechte Abstand zwischen der Standfläche und der in Absatz 1.9 definierten „oberen Bezugslinie des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“, wenn sich das Fahrzeug in seiner normalen Fahrstellung befindet.

1.12. Die **„untere Höhe des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“** ist der senkrechte Abstand zwischen der Standfläche und der in Absatz 1.10 definierten „unteren Bezugslinie des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich“, wenn sich das Fahrzeug in seiner normalen Fahrstellung befindet.

1.13. Der **„HPC-Wert“ („Kriterium der Kopfbelastung“)** wird nach folgender Formel berechnet:

$$HPC = (t_2 - t_1)\left[\frac{1}{t_2 - t_1}\int_{t_1}^{t_2} a\,dt\right]^{2.5}$$

Dabei ist a die resultierende Beschleunigung im Schwerpunkt des Kopfes (m/s²), ausgedrückt als ein Vielfaches von ‚g‘, aufgezeichnet im Vergleich zur Zeit und gefiltert bei einer Kanalfrequenzklasse von 1000 Hz; t_1 and t_2 sind die beiden Zeitpunkte, die den Beginn und das Ende der Aufzeichnungsdauer markieren, für die der HPC-Wert ein Höchstwert zwischen dem ersten und dem letzten Augenblick der Berührung ist. HPC-Werte, für die das Zeitintervall (t_1 - t_2) mehr als 15 ms beträgt, bleiben bei der Berechnung des Höchstwertes unberücksichtigt.

2. VORSCHRIFTEN FÜR KONSTRUKTION UND ANBAU

2.1. Frontschutzbügel

Die folgenden Vorschriften gelten gleichermaßen für Frontschutzbügel, die als Originalteile an Neufahrzeugen angebracht sind, für Frontschutzbügel, die als selbständige technische Einheiten zum Anbau an bestimmte Fahrzeuge in den Handel kommen und für Frontschutzbügel, die in die Fahrzeugfront integriert sind.

2.1.1. Die Bauteile des Frontschutzbügels müssen so beschaffen sein, dass alle nach außen gerichteten starren Oberflächen einen Abrundungsradius von mindestens 5 mm aufweisen.

2.1.2. Die Gesamtmasse des Frontschutzbügels einschließlich aller Träger und Halterungen darf nicht mehr als 1,2 % der Masse des Fahrzeugs, für das er konstruiert wurde, höchstens jedoch 18 kg betragen.

2.1.3. Ein an einem Fahrzeug angebrachter Frontschutzbügel darf eine Ebene, die durch eine die höchsten Teile der Scheinwerferstreuscheiben miteinander verbindende waagerechte Linie bestimmt wird, in der Höhe um nicht mehr als 100 mm überragen.

2.1.4. Der Frontschutzbügel darf die Breite des Fahrzeugs, an dem er angebracht ist, nicht vergrößern. Beträgt die Gesamtbreite des Frontschutzbügels mehr als 75 % der Fahrzeugbreite, müssen die Enden des Bügels nach innen auf die Außenfläche zu gebogen sein, um die Gefahr eines Hängenbleibens auf ein Minimum zu beschränken. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn entweder der Frontschutzbügel in die Karosserie einbezogen ist (integrierter Frontschutzbügel) oder das Ende des Bügels so nach innen gebogen ist, dass es von einer Kugel mit 100 mm Durchmesser

nicht berührt werden kann und der Zwischenraum zwischen dem Frontschutzbügelrand und seiner Umgebung höchstens 20 mm beträgt.

2.1.5. Vorbehaltlich Nummer 2.1.4 darf der Zwischenraum zwischen den Bauteilen des Frontschutzbügels und der unter ihnen liegenden Außenfläche höchstens 80 mm betragen. Etwaige Unterbrechungen der allgemeinen Kontur der darunter liegenden Karosserie (wie z. B. Öffnungen in Gittern, Lufteinlässen usw.) bleiben unberücksichtigt.

2.1.6. An keinem seitlichen Punkt des Fahrzeugs darf der Längsabstand zwischen dem vordersten Teil des Stoßfängers und dem vordersten Teil des Frontschutzbügels mehr als 50 mm betragen, es sei denn, die Werkstoffe, die für noch weiter vorstehende Teile verwendet wurden, haben eine Druckfestigkeit von weniger als 0,35 MPa.

2.1.7. Die Wirksamkeit des Stoßfängers darf durch den Frontschutzbügel nicht nennenswert vermindert werden. Diese Anforderung gilt als erfüllt, wenn nicht mehr als zwei vertikale und kein horizontales Bauteil den Stoßfänger überdecken.

2.1.8. Der Frontschutzbügel darf nicht vor die Senkrechte geneigt sein. Die oberen Teile des Frontschutzbügels dürfen von der Bezugslinie der Fronthaubenvorderkante aus (gemessen bei entferntem Frontschutzbügel) nicht mehr als 50 mm nach oben oder nach hinten (zur Windschutzscheibe hin) reichen.

2.1.9. Die Anforderungen der Richtlinie 76/756/EWG über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge müssen unbeschadet des Anbringens eines Frontschutzbügels erfüllt werden.

2.2. Frontschutzbügel als selbständige technische Einheiten dürfen nur vertrieben, zum Verkauf angeboten oder verkauft werden, wenn sie mit eindeutigen Montageanleitungen versehen sind. Die Montageanleitungen müssen klare und vollständige Informationen enthalten, die es ermöglichen, die Fahrzeuge zu bestimmen, für die die Einheit zugelassen ist, und die zugelassenen Bauteile so an diesem Fahrzeug anzubringen, dass die einschlägigen Bestimmungen von Absatz 2.1 erfüllt sind. Die Anleitungen müssen außerdem genaue Angaben zu den Drehmomenteinstellungen für alle Befestigungen enthalten.

3. PRÜFVORSCHRIFTEN

3.1. Die folgenden Prüfungen sind durchzuführen:

3.1.1. **Unterteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich.** Diese Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Der größte dynamische Kniebeugewinkel darf höchstens 15,0°, die größte Knie-Scherverschiebung höchstens 6,0 mm und die am oberen Ende des Schienbeins gemessene Beschleunigung höchstens 150 g betragen. Diese Prüfung kann unter bestimmten Bedingungen durch eine Prüfung mit dem Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich ersetzt werden.

3.1.2. **Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich.** Diese Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der an einem Punkt des Zeitintervalls im oberen und

unteren Teil des Schlagkörpers auftretenden Aufprallkräfte darf 5,0 kN und das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment 300 Nm nicht übersteigen.

Die Prüfung mit dem Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich ist durchzuführen, wenn die untere Höhe des Frontschutzbügels im Stoßfängerbereich in der Prüfposition mehr als 500 mm beträgt.

3.1.3. **Oberteil des Beinform-Schlagkörpers gegen den Frontschutzbügel**. Diese Prüfung wird mit einer Aufprallgeschwindigkeit von 40 km/h durchgeführt. Die Summe der einem Punkt des Zeitintervalls im oberen und unteren Teil des Schlagkörpers auftretenden Aufprallkräfte darf 5,0 kN und das auf den Schlagkörper einwirkende Biegemoment 300 Nm nicht übersteigen.

3.1.4. **Kinder- und/oder Erwachsenenkopfform-Schlagkörper gegen den Frontschutzbügel.** Diese Prüfungen werden mit Geschwindigkeiten von 40 km/h durchgeführt. Der aus dem Ergebnis der Zeitaufzeichnungen des Kopfform-Beschleunigungsmessers ermittelte HPC-Wert gemäß Absatz 1.13 darf in keinem Fall den Wert 1000 übersteigen.

ANHANG II

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN FÜR DIE TYPGENEHMIGUNG

1. ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

1.1. Antrag auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung für einen Fahrzeugtyp hinsichtlich der Ausstattung mit einem Frontschutzbügel

1.1.1. Ein Muster des gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Richtlinie 70/156/EWG erforderlichen Beschreibungsbogens ist in Anlage 1 wiedergegeben.

1.1.2. Dem für die Typgenehmigungsprüfung zuständigen technischen Dienst ist ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives, mit einem Frontschutzbügel ausgestattetes Fahrzeug vorzuführen. Auf Anfrage des technischen Dienstes sind darüber hinaus spezifische Bauteile oder Muster der verwendeten Werkstoffe vorzulegen.

1.2. Antrag auf Erteilung einer EG-Typgenehmigung für Frontschutzbügel als selbständige technische Einheiten

1.2.1. Ein Muster des gemäß Artikel 3 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG erforderlichen Beschreibungsbogens ist in Anlage 2 wiedergegeben.

1.2.2. Dem für die Typgenehmigungsprüfung zuständigen technischen Dienst ist ein Muster des zu genehmigenden Frontschutzbügeltyps vorzulegen. Der Dienst darf, sollte er dies für notwendig erachten, weitere Muster anfordern. Auf den Mustern müssen die Handelsmarke des Antragstellers oder der Markenname und die Typbezeichnung klar und dauerhaft angebracht sein. Es müssen Vorkehrungen für die spätere obligatorische Anbringung der EG-Typgenehmigungszeichen getroffen werden.

2. ERTEILUNG DER EG-TYPGENEHMIGUNG

2.1. Muster der EG-Typgenehmigungsbogen gemäß Artikel 4 Absatz 3 und, falls anwendbar, gemäß Artikel 4 Absatz 4 der Richtlinie 70/156/EWG sind wiedergegeben in:

– Anlage 3 für Anträge gemäß Nummer 1.1,

– Anlage 4 für Anträge gemäß Nummer 1.2.

3. EG-TYPGENEHMIGUNGSZEICHEN

3.1. Jeder Frontschutzbügel, der dem nach dieser Richtlinie genehmigten Typ entspricht, muss ein EG-Typgenehmigungszeichen tragen.

3.2. Dieses Zeichen besteht aus:

3.2.1. einem den Kleinbuchstaben „e“ umgebenden Rechteck, gefolgt von der jeweiligen Kennziffer oder Buchstabenfolge des Mitgliedstaats, der die Typgenehmigung erteilt hat:

1 für Deutschland
2 für Frankreich
3 für Italien
4 für die Niederlande
5 für Schweden
6 für Belgien
9 für Spanien
11 für das Vereinigte Königreich
12 für Österreich
13 für Luxemburg
17 für Finnland
18 für Dänemark
21 für Portugal
23 für Griechenland
IRL für Irland.

3.2.2. In der Nähe des Rechtecks muss die „Grundgenehmigungsnummer" nach Abschnitt 4 der in Anhang VII der Richtlinie 70/156/EWG angeführten Typgenehmigungsnummer stehen, der die beiden Ziffern vorangestellt sind, die die laufende Nummer der letzten größeren technischen Änderung dieser Richtlinie zum Zeitpunkt der Erteilung der EG-Typgenehmigung angeben. In dieser Richlinie ist die laufende Nummer 01.

3.3. Das EG-Typgenehmigungszeichen ist so auf dem Frontschutzbügel anzubringen, dass es auch nach dem Anbau an das Fahrzeug noch dauerhaft und gut lesbar ist.

3.4. Ein Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen ist in Anlage 5 wiedergegeben.

Anlage 1 zu ANHANG II

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. ...

NACH ANHANG I DER RICHTLINIE 70/156/EWG DES RATES ZUM ANTRAG AUF EG-TYPGENEHMIGUNG FÜR EIN FAHRZEUG HINSICHTLICH DER AUSSTATTUNG MIT EINEM FRONTSCHUTZBÜGEL

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Beigefügte Zeichnungen müssen in geeignetem Maßstab gehalten und ausreichend detailliert sein und das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein. Beigefügte Fotografien müssen genügend Einzelheiten erkennen lassen.

Enthalten die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten Spezialwerkstoffe, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

0. ALLGEMEINES

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):

0.3 Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4 Fahrzeugklasse:

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

1. ALLGEMEINE BAUMERKMALE DES FAHRZEUGS

1.1 Fotos und/oder Zeichnungen eines repräsentativen Fahrzeugs:

2. MASSEN UND ABMESSUNGEN (in kg und mm)

(gegebenenfalls Bezugnahme auf Zeichnungen)

2.8 Technisch zulässige Gesamtmasse in beladenem Zustand nach Angabe des Herstellers:

(Größt- und Kleinstwert):

2.8.1. Verteilung dieser Masse auf die Achsen (Größt- und Kleinstwert):

9. AUFBAU

9.1. Art des Aufbaus:

9.[11]. Frontschutzbügel

9.[11].1. Allgemeine Anordnung (Zeichnungen oder Fotografien), mit Angabe von Lage und Befestigung der Frontschutzbügel:

9.[11].2. Zeichungen und/oder Fotografien von - soweit betroffen - Lufteintrittsgittern, Kühlergrill, Verzierungen, Plaketten, Emblemen und Aussparungen sowie sonstigen als kritisch anzusehenden Außenkanten und Teilen der Außenfläche (z. B. Beleuchtungseinrichtungen). Sind die im vorhergehenden Satz erwähnten Teile nicht kritisch, dürfen zu Dokumentationszwecken ersatzweise Fotos beigefügt werden, die erforderlichenfalls durch Maßangaben und/oder Text ergänzt sind:

9.[11].3. :Vollständige Angaben zu den erforderlichen Zubehörteilen und ausführliche Anleitungen, einschließlich Drehmomentanforderungen, für den Anbau.

9.[11].4. Zeichnung der Stoßfänger:

9.[11].5: Zeichnung der Bodenlinie an der Fahrzeugfront:

Datum:

Anlage 2 zu ANHANG II

BESCHREIBUNGSBOGEN Nr. ...

ZUM ANTRAG AUF EG-TYPGENEHMIGUNG FÜR FRONTSCHUTZBÜGEL ALS SELBSTÄNDIGE TECHNISCHE EINHEITEN ([2003/…/EG])

Die nachstehenden Angaben sind, soweit sie in Frage kommen, zusammen mit dem Verzeichnis der beiliegenden Unterlagen in dreifacher Ausfertigung einzureichen. Beigefügte Zeichnungen müssen in geeignetem Maßstab gehalten und ausreichend detailliert sein und das Format A4 haben oder auf das Format A4 gefaltet sein. Beigefügte Fotografien müssen genügend Einzelheiten erkennen lassen.

Enthalten die Systeme, Bauteile oder selbständigen technischen Einheiten Spezialwerkstoffe, so sind Angaben zu ihren Leistungsmerkmalen zu machen.

0. ALLGEMEINES

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.7. Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:

1. BESCHREIBUNG DER VORRICHTUNG

1.1 Ausführliche technische Beschreibung (einschließlich Fotos oder Zeichnungen):

1.2. Montage- und Anbauanleitungen, einschließlich der erforderlichen Drehmomente:

1.3. Liste der Fahrzeugtypen, an denen sie angebaut werden können.

1.4 Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung und Bedingungen für den Anbau:

Anlage 3 zu ANHANG II

(MUSTER)

(Größtformat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

STEMPEL DER BEHÖRDE

Mitteilung über

– die Erteilung der Typgenehmigung

– die Erweiterung der Typgenehmigung

– die Verweigerung der Typgenehmigung

– den Entzug der Typgenehmigung

für einen Fahrzeugtyp mit Frontschutzbügel gemäß der Richtlinie ../.../EG.

Typgenehmigungsnummer:

Grund für die Erweiterung:

ABSCHNITT I

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):

0.3 Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Fahrzeug vorhanden:

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.4 Fahrzeugklasse:

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.7 Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens am Frontschutzbügel:

0.8 Anschrift(en) der Fertigungsstätte(n):

ABSCHNITT II

1. (Gegebenenfalls) zusätzliche Angaben: siehe Nachtrag

2. Für die Durchführung der Prüfungen verantwortlicher technischer Dienst:

3. Datum des Prüfprotokolls:

4. Nummer des Prüfprotokolls:

5. (Gegebenenfalls) Bemerkungen: (siehe Nachtrag)

6. Ort:

7. Datum:

8. Unterschrift:

9. Ein Verzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten und auf Anfrage erhältlichen Beschreibungsunterlagen ist beigefügt.

Nachtrag

zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ....

über die Typgenehmigung eines Fahrzeugs hinsichtlich der Ausstattung mit einem Frontschutzbügel

1. Zusätzliche Angaben, falls vorhanden:

2. Bemerkungen:

3. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Abschnitt 4

Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/ nicht bestanden*
Beinform-Schlagkörper-Unterteil gegen Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Beugewinkel	…… …… Grad ……	
	Scherverschiebung	…… …… mm ……	
	Beschleunigung am Schienbein	…… …… g ……	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Aufprallkräfte	…… …… kN ……	
	Biegemoment	…… …… Nm ……	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzbügel - 3 Prüfpositionen	Summe der Aufprallkräfte	…… …… kN ……	
	Biegemoment	…… …… Nm ……	
Kinderkopfform-Schlagkörper (2,5 kg) gegen Frontschutzbügel	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)	…… …… ……	
Erwachsenenkopfform-Schlagkörper (4,8 kg) gegen Frontschutzbügel	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)	…… …… ……	

---

* Grenzwerte siehe Anhang I Abschnitt 4 der Richtlinie […/…/EG] zur Verwendung von Frontschutzbügeln an Kraftfahrzeugen.

Anlage 4 zu ANHANG II

(MUSTER)

(Größtformat: A4 (210 x 297 mm))

EG-TYPGENEHMIGUNGSBOGEN

STEMPEL DER

BEHÖRDE

Mitteilung über

– die Erteilung der Typgenehmigung

– die Erweiterung der Typgenehmigung

– die Verweigerung der Typgenehmigung

– den Entzug der Typgenehmigung

für einen Frontschutzbügel als selbständige technische Einheit(1) gemäß der Richtlinie [2003/.../EG].

Typgenehmigungsnummer:

Grund für die Erweiterung:

ABSCHNITT I

0.1 Fabrikmarke (Firmenname des Herstellers):

0.2 Typ und allgemeine Handelsbezeichnung(en):

0.3 Kennzeichen zur Typidentifizierung, sofern am Frontschutzbügel vorhanden:

0.3.1 Anbringungsstelle dieser Kennzeichen:

0.5 Name und Anschrift des Herstellers:

0.7 Lage und Anbringungsart des EG-Typgenehmigungszeichens:

ABSCHNITT II

1. (Gegebenenfalls) zusätzliche Angaben: siehe Nachtrag

2. Für die Durchführung der Prüfungen verantwortlicher technischer Dienst:

3. Datum des Prüfprotokolls:

4. Nummer des Prüfprotokolls:

5. (Gegebenenfalls) Bemerkungen: siehe Nachtrag

6. Ort:

7. Datum:

8. Unterschrift:

9. Ein Verzeichnis der bei der Genehmigungsbehörde hinterlegten und auf Anfrage erhältlichen Beschreibungsunterlagen ist beigefügt.

Nachtrag

zum EG-Typgenehmigungsbogen Nr. ....

betreffend die Typgenehmigung eines Frontschutzbügels gemäß der Richtlinie [2003/.../EG]

1. Zusätzliche Angaben

1.1. Befestigungsverfahren

1.2. Montage- und Anbauanleitungen:

1.5. Einschränkungen hinsichtlich der Verwendung und der Bedingungen für den Anbau:

5. Bemerkungen:

6. Ergebnisse der Prüfungen nach Anhang I Abschnitt 4

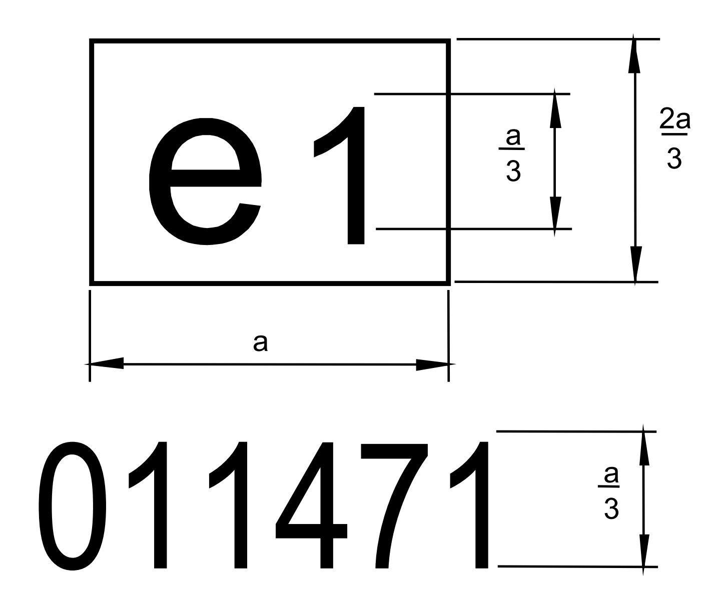
Prüfung	Ermittelte Werte		bestanden/ nicht bestanden*
Beinform-Schlagkörper-Unterteil gegen Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Beugewinkel	…… …… Grad ……	
	Scherverschiebung	…… …… mm ……	
	Beschleunigung am Schienbein	…… …… g ……	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzbügel im Stoßfängerbereich - 3 Prüfpositionen (falls durchgeführt)	Summe der Aufprallkräfte	…… …… kN ……	
	Biegemoment	…… …… Nm ……	
Beinform-Schlagkörper-Oberteil gegen Frontschutzbügel - 3 Prüfpositionen	Summe der Aufprallkräfte	…… …… kN ……	
	Biegemoment	…… …… Nm ……	
Kinderkopfform-Schlagkörper (2,5 kg) gegen Frontschutzbügel	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)	…… …… ……	

* Grenzwerte siehe Anhang I Abschnitt 4 der Richtlinie […/…/EG] zur Verwendung von Frontschutzbügeln an Kraftfahrzeugen.

Erwachsenenkopfform-Schlagkörper (4,8 kg) gegen Frontschutzbügel	HPC-Werte (mindestens 3 Werte)	…… …… ……	

Anlage 5 zu ANHANG II

Beispiel für das EG-Typgenehmigungszeichen



(a ≥ 12mm)

Bei der Vorrichtung mit dem oben abgebildeten EG-Typgenehmigungszeichen handelt es sich um einen Frontschutzbügel, für den die Typgenehmigung in Deutschland (e1) gemäß dieser Richtlinie (01) unter der Grundgenehmigungsnummer 1471 erteilt wurde.

ANHANG III

ÄNDERUNGEN DER RICHTLINIE 70/156/EWG

Die Anhänge der Richtlinie 70/156/EWG werden wie folgt geändert:

1. In Anhang I werden die folgenden Punkte eingefügt:

'9.[24] Frontschutzbügel

9.[24].1 Eine ausführliche Beschreibung - einschließlich Fotografien und/oder Zeichnungen - des Fahrzeugs hinsichtlich Struktur, Abmessungen, Bezugslinien und Werkstoffen des Frontschutzbügels und des vorderen Fahrzeugteils ist vorzulegen.

9.[24].2 Eine ausführliche Beschreibung - einschließlich Fotografien und/oder Zeichnungen - der Art des Anbringung des Frontschutzbügels am Fahrzeug ist vorzulegen. Diese Beschreibung umfasst alle Schraubenabmessungen und die erforderlichen Drehmomente."

2. In Anhang III Teil I Abschnitt A werden die folgenden Punkte eingefügt:

'9.[24]

9.[24].1 Eine ausführliche Beschreibung - einschließlich Fotografien und/oder Zeichnungen - des Fahrzeugs hinsichtlich Struktur, Abmessungen, Bezugslinien und Werkstoffen des Frontschutzbügels und des vorderen Fahrzeugteils ist vorzulegen.

9.[24].2 Eine ausführliche Beschreibung - einschließlich Fotografien und/oder Zeichnungen - der Art der Anbringung des Frontschutzbügels am Fahrzeug ist vorzulegen. Diese Beschreibung umfasst alle Schraubenabmessungen und die erforderlichen Drehmomente."

3. In Anhang IV Teil I wird folgende Nummer angefügt:

Gegenstand	Richtlinie Nr.	Fundstelle im Amtsblatt	Anzuwenden auf Fahrzeugklassen									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
„[60]. Frontschutzbügel	[…./…/EG]	L .., …, S. ..	X(*)	-	-	X(*)	-	-				

(*) zulässige Gesamtmasse höchstens 3,5 t."

4. Anhang XI wird wie folgt geändert:

a) In Anlage 1 wird folgende Nummer angefügt:

Nr.	**Gegenstand**	**Richtlinie Nr.**	**$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg**	**$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg**	**M_2**	**M_3**
„[60]	Frontschutzbügel	[…./…/EG]	X	X[(*)]	-	-

[(*)] zulässige Gesamtmasse höchstens 3,5 t.“

b) In Anlage 2 wird folgende Nummer angefügt:

Nr.	**Gegenstand**	**Richtlinie Nr.**	**M_1**	**M_2**	**M_3**	**N_1**	**N_2**	**N_3**	**O_1**	**O_2**	**O_3**	**O_4**
„[60]	Frontschutzbügel	[…./…/EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-“

c) In Anlage 3 wird folgende Nummer angefügt:

Nr.	**Gegenstand**	**Richtlinie Nr.**	**M_2**	**M_3**	**N_1**	**N_2**	**N_3**	**O_1**	**O_2**	**O_3**	**O_4**
„[60]	Frontschutzbügel	[…../…/EG]	-	-	-	-	-	-	-	-	-“

FOLGENABSCHÄTZUNGSBOGEN

AUSWIRKUNGEN DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS AUF DIE UNTERNEHMEN UNTER BESONDERER BERÜCKSICHTIGUNG DER KLEINEN UND MITTLEREN UNTERNEHMEN (KMU)

BEZEICHNUNG DES VORGESCHLAGENEN RECHTSAKTS:

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG.

DOKUMENTENNUMMER:

ENTR/2003/.......

DER VORGESCHLAGENE RECHTSAKT

Warum ist ein Rechtsakt der Gemeinschaft in diesem Bereich notwendig und welche Ziele werden in erster Linie verfolgt?

Statistiken zufolge sind an einem erheblichen Teil der Unfälle mit Personenschaden Fußgänger und Radfahrer beteiligt, die durch den Aufprall auf fahrende Fahrzeuge, insbesondere auf die Fahrzeugfront von Personenkraftwagen, Verletzungen erleiden. Darüber hinaus besteht eine zunehmende Tendenz, Frontschutzbügel an den Fahrzeugfronten anzubringen, die für andere, spezifische Zwecke konzipiert sind und bei Fußgängern und ungeschützten Verkehrsteilnehmern zu Verletzungen führen können. Mit diesem Richtlinienvorschlag sollen Anforderungen an die Konstruktion und die Art der Anbringung solcher Frontschutzbügel festgelegt werden, um den Fußgängerschutz zu verbessern und die Schwere der Verletzungen von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei der Kollision mit einem Fahrzeug mit Frontschutzbügel zu mindern.

Eine gemeinschaftsweit harmonisierte Regelung in diesem Bereich ist notwendig, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Da die vorgeschlagenen Maßnahmen im Wesentlichen die Konstruktion von Frontschutzbügeln zum Anbau an Personenkraftwagen betreffen, die unter die Rechtsvorschriften des EG-Typgenehmigungssystems fallen, wird die vorgeschlagene Richtlinie ebenfalls Bestandteil dieses Systems sein.

AUSWIRKUNG AUF DIE UNTERNEHMEN

Wer wird durch den vorgeschlagenen Rechtsakt betroffen sein?

Durch den vorgeschlagenen Rechtsakt, der die Gestaltung von Frontschutzbügeln regelt, die entweder als Erstausrüstung zum Fahrzeug gehören oder als Nachrüstteile zum Anbau an die Fahrzeugfront in den Handel kommen, werden in erster Linie die Hersteller von Frontschutzbügeln betroffen sein. Einige der betroffenen Unternehmen könnten in die Kategorie der kleinen und mittleren Unternehmen fallen.

Was muss getan werden, um dem Rechtsakt nachzukommen?

Um der Richtlinie zu entsprechen, müssen Frontschutzbügel eine Reihe von Prüfungen im Hinblick auf die von ihnen ausgehende Verletzungsgefahr für Fußgänger und ungeschützte Verkehrsteilnehmer bestehen. Die Vorschriften, die ab 2005 gelten werden, umfassen vier Prüfungen (auf der Grundlage der Empfehlungen des Europäischen Ausschusses für die Verbesserung der Fahrzeugsicherheit (EEVC)), denen Frontschutzbügel vor ihrer Zulassung unterzogen werden müssen.

Welche wirtschaftlichen Folgen wird der vorgeschlagene Rechtsakt voraussichtlich haben?

Schätzungen zufolge könnte durch „fußgängerfreundliche" Gestaltung von PKW die Zahl der jährlich im Straßenverkehr der EU getöteten Fußgänger und Radfahrer um bis zu 2000 gesenkt werden. Da etliche dieser tödlichen Unfälle durch Fahrzeuge mit Frontbügeln verursacht werden, kommt es wesentlich darauf an, dass die Verwendung solcher Bügel diese Prognose nicht negativ beeinflusst. Hinzu kommt, dass die Zahl der direkt Verletzten verringert und die Auswirkungen des Frontal- oder Seitenaufpralls auf ein mit einem Frontschutzbügel ausgestattetes Fahrzeug gemildert würden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass eine fehlerhafte Montage eines Frontschutzbügels das ordnungsgemäße Funktionieren der Sicherheitsvorrichtungen des Fahrzeugs beeinträchtigen kann.

Um die Anforderungen der vorgeschlagenen Richtlinie zu erfüllen, werden der Automobilindustrie keine vorhersehbaren Konstruktionskosten entstehen, da sie bereits zugesagt hat, starre Frontschutzbügel weder als Erstausrüstung anzubauen noch als Nachrüstteile in den Handel zu bringen. Für die Kfz-Zubehörindustrie, die diese Vorrichtungen als Nachrüstteile liefert, wird sich die Situation anders darstellen, denn sie wird unter Umständen ihre Produkte als Folge der Richtlinie neu gestalten müssen.

Einige zusätzliche Kosten werden sowohl der Automobilindustrie als auch der Zubehörindustrie durch die Prüfungen und die Typgenehmigung der Frontschutzbügel entstehen.

Außerdem werden auf die nationalen Behörden gewisse Kosten für die Zulassung der Frontschutzbügel und die Umsetzung der Richtlinie zukommen. Der Nutzeffekt in Form einer geringeren Zahl tödlicher Unfälle und Verletzungen von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern wird indessen einen möglichen Anstieg der Kosten für Konstruktion, Änderung der Werkstoffe, Prüfung und erforderliche Verwaltungsverfahren bei weitem überwiegen.

Enthält der vorgeschlagene Rechtsakt Bestimmungen, die der besonderen Lage kleiner und mittlerer Unternehmen Rechnung tragen (etwa reduzierte oder andersartige Anforderungen usw.)?

Der vorgeschlagene Rechtsakt sieht keine speziell an KMU gerichteten Maßnahmen vor, sondern verlangt, dass die Herstellung dieser Vorrichtungen einem Prüfverfahren unterzogen wird, um die Zulässigkeit der Produkte festzustellen. Dies könnte es erforderlich machen, dass die betreffenden Hersteller ihre Fertigungsverfahren überarbeiten und das erforderliche Prüfsystem einführen, mit den entsprechenden sich daraus ergebenden Kosten.

ANHÖRUNG

In einer Mitteilung vom Dezember 2000 erörterte die Kommission die Möglichkeit einer Selbstverpflichtung der Industrie zur Verbesserung des Fußgängerschutzes durch konstruktive Maßnahmen an den Fahrzeugen. Der von der Industrie unterbreitete Vorschlag beinhaltete ein freiwilliges Verbot der Lieferung und des Anbaus von Frontschutzbügeln („bull bars“ oder „Kuhfänger“). Über diese Selbstverpflichtung und andere mögliche Maßnahmen wurde in einer Anhörung gesprochen, die die Kommission am 6. Februar 2001 veranstaltete und bei der alle Interessengruppen, einschließlich der Automobilindustrie (die Dachverbände der europäischen, japanischen und koreanischen Hersteller) und der Verbraucher (Europäischer Verkehrssicherheitsrat, Europäischer Verbraucherverband und Internationaler Automobilverband) vertreten waren.

Im Anschluss an diese Anhörung erörterte die Kommission mit den Verbänden der europäischen, japanischen und koreanischen Automobilindustrie den Inhalt einer Selbstverpflichtung der Hersteller zum Fußgängerschutz. Nachdem Einigung mit den europäischen Herstellern erzielt worden war, verabschiedete die Kommission im Juli 2001 eine Mitteilung an das Europäische Parlament und den Rat, in der sie den Recht setzenden Organen den Inhalt der von der Industrie eingegangenen Selbstverpflichtung darlegte und sie um ihre Stellungnahme ersuchte.

Parlament und Rat befürworteten den Inhalt der Selbstverpflichtung. Das Parlament forderte die Kommission jedoch auf, zum Thema Frontschutzbügel einen Vorschlag für einen Rechtsakt vorzulegen, der Frontschutzbügel auch als Nachrüstteile verbietet. Der Rat verlangte, den Geltungsbereich dieses Verbots auf sämtliche Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 auszuweiten.

Der vorliegende Richtlinienvorschlag steht im Einklang mit der Selbstverpflichtung im Hinblick auf die Verwendung von Frontschutzbügeln, die die europäischen, die japanischen und die koreanischen Automobilhersteller im Jahr 2001 eingegangen sind. In seiner geänderten Fassung berücksichtigt er die Forderungen des Parlaments und des Rates. Schließlich ist auch zu bedenken, dass für die überwiegende Mehrheit der heute im Verkehr befindlichen Fahrzeuge überhaupt kein spezifischer Bedarf an der Ausstattung mit einem Frontschutzbügel besteht.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333